Rok VI Warszawa, 1 listopada 1925 roku № 11.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego 1

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.

RĘKOPISÓW nie zwraca się.

Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

W JEDNOŚCI SIŁA!

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 13. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3.585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Duch Wschodu.

W naszem życiu państwowem mnożą się w czasach ostatnich niepojące objawy. Z ciężkim trudem i wysiłkiem budowaliśmy gmach naszej państwowości. Podwaliny tego gmachu kładliśmy wśród huku armat na wschodzie w chwilach, gdy naszemu bytowi politycznemu groziła katastrofa. Organizowaliśmy społeczeństwo w momencie, gdy wieloletnia wojna rozluźniła karby społeczeństwa i państwowej dyscypliny, kiedy olbrzymia masa społeczeństwa, zatruta jadem wojennej zgnilizny i demoralizacji aż nazbyt trudno naginała się i podporządkowywała pod nakazy i zakazy władzy. Zanik poczucia obowiązków społecznych, rozwydrzenie namiętności ludzkich, brak poczucia odpowiedzialności stwarzały warunki, w których budowanie państwa należało do zadań przekraczających nieomal ludzkie siły.

Co gorsza i ci, którzy państwo mieli organizować, przedstawiciele władzy, urzędnicy, nierzadko posłowie i dygnitarze nie oparli się powojennej demoralizacji. — W szeregi urzędników dostała się duża ilość ludzi nieodpowiednich, często wręcz zbrodniczych i pozbawionych wszelkich skrupułów, częściej jeszcze młodych, nieprzygotowanych do zadań, które mieli spełniać. Ludzie ci, przy notorycznym braku kontroli dopuszczali się nadużyć, wyrządzając tem dotkliwe szkody materjalne i jeszcze dotkliwszą szkodę moralną naszej młodej administracji. Wszystko to podkopywało zaufanie społeczeństwa do naszej państwowości zwłaszcza tam, gdzie w pamięci ludzkiej istniał materjał porównawczy, gdzie obywatele nawykli do innych warunków, nie mogli się przyzwyczaić do nowych, fatalnych stosunków.

Samo państwo składało się z ludzi i terytorjów trojakiego rodzaju. W zaraniu naszego bytu państwowego przekonaliśmy się naocznie co znaczy wiekowa przeszło niewola, przekonaliśmy się, że odmienne w każdym z zaborów stosunki wytworzyły odmienne typy jednostek, odmienne sposoby myślenia, odmienne zapatrywania, ba nawet charaktery.

Państwa zaborcze przestały istnieć względnie przestały działać i władać na terytorjach, objętych przez Polskę. Wraz z nimi znikły cele i zadania, którym państwa te służyły. Ale nie znikł niestety specyficzny charakter, specyficzne zapatrywania i właściwa każdej dzielnicy odrębność. Państwo polskie miało swój własny byt, swoje własne potrzeby, musiało tedy nieodzownie do tych celów dostosować charakter swojej państwowości. Wprzód jednak trzeba było urobić dusze obywateli, trzeba było wyplenić z nich zakorzenione przesądy, przekreślić poczucie dzielnicowości, znieść separatyzmy. Słowem trzeba było wpierw zburzyć i zniszczyć przyzwyczajenia przeszłości i przygotować w ten sposób grunt pod budowę naszej własnej państwowości, która przecież opierać się musi w pierwszej linji na zespoleniu z państwem wszystkich obywateli, na wyrobieniu w nich poczucia państwowości własnej, odmiennej od organizmów państwowych, w których dotąd żyli.

Trzeba było zatem wychowywać społeczeństwo. Trzeba to było robić świadomie i celowo. Zadanie to jednak spadło na barki ludzi, którzy nietylko sami nie zdołali otrząsnąć się z nawyknień przeszłości, lecz którzy byli typowymi okazami biurokratyzmu p. zaborczych, ludźmi, którzy najbardziej przesiąkli wpływami i metodami państwa, któremu ongi służyli. Nie było może mniej odpowiednich ludzi do przeprowadzenia tej pracy. Nie było jednak bardziej odpowiednich do zajęcia stanowisk w państwowej służbie, gdyż bądź co bądź ludzie ci przedstawiali rutynę, wprawę i doświadczenie, zdobyte długoletniem pełnieniem zawodu. Tym właśnie ludziom przypadł w udziale herkulesowy trud budowania podstaw i zrębów naszej państwowości.

Państwo nasze budowało się w pierwszych chwilach po ukończeniu wojny, w takim nastroju, wśród takich pojęć, że dla nikogo nie było wątpliwości, iż państwo to będzie *demokratycznem.* Co więcej nikt, poza półgłówkami, nie miał wątpliwości, iż winno ono być i będzie Rzecząpospolitą. Demokratyzm, demokratyczny—oto słowa, które były na ustach każdego i stały się niesłychanie popularne. Inna rzecz, iż miljony powtarzających to modne i programowe słowo nie zdawały sobie sprawy co ono oznacza. Brakło im pojęć z tej dziedziny, nie ogarniali mózgiem treści tego, niełatwego zresztą pojęcia. Miast zrozumienia rzeczy szermowano słowem, wiadomo bowiem, że „eben wo Begriffe fehlen da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein". Co więcej olbrzymie rzesze obywateli nie wyczuwały nawet instynktownie, co ma oznaczać ten termin, nie miały w sobie poczucia demokratyzmu, gdyż wyrosły w stosunkach, gdzie słowo to i jego treść nigdy nie zdobyły sobie obywatelstwa w praktyce życia. Wszystko to jest do pewnego stopnia zrozumiałe i może nawet w skutkach swoich niezbyt groźne. Gorzej o wiele, że poczucie i zrozumienie demokratyzmu obcem jest dotychczas także bardzo licznym urzędnikom państwowym, a więc tym, którzy pierwsi i przedewszystkiem powinni byli z materją tą załatwić się wewnątrz siebie, aby mogli następnie duchem demokracji ożywić swoje czynności urzędowe, aby mogli i umieli uczyć jej praktycznie tych, którymi wypadło im rządzić i kierować.

Skoro zaś sejm ustawodawczy uchwalił konstytucję i spetryfikował w niej nietylko miano ale i treść demokratyzmu, skoro w postępowości i demokratyczności naszego ustroju poszedł tak daleko jak tylko to było możliwem — zdawało się, iż nic już nie stoi na przeszkodzie

zdemokratyzowaniu naszego społeczeństwa i naszej administracji państwowej. Zdawało się, że słowo to przestanie być hasłem wiecowem, a stanie treścią i podwaliną naszego życia zbiorowego. Tymczasem nietylko demokratyzm ale i konstytucja pozostała aż do dziś w dużej mierze martwą literą. Nie umieli i nie chcieli może wprowadzić ją w życie ci, którzy dla jej ducha nie mieli i nie mają ani krzty zrozumienia, ci, którzy równocześnie, niestety, są powołani do rozwinięcia zasad konstytucji i do stosowania ich w życiu. Zwracano na ten fakt niejednokrotnie uwagę z rozmaitych stron. Także i ze sfer pracowników państwowych podnosiły się głosy w tej sprawie. Ostatnio podkreślił ten fakt z naciskiem i przekonywująco prof. Raabe na łamach czasopisma p. t. „Pracownik Państwowy". My chcieliśmy zwrócić uwagę na pewne skutki tego stanu rzeczy o tyle, o ile dotykają one stosunków w naszym kolejnictwie i odbijają się na stosunkach służbowych pracowników kolejowych.

Demokracja u swego źródła, w swojej genezie to przedewszystkiem hasło negatywne. Była ona reakcją przeciwko absolutnym rządom. Jej treścią była przedewszystkiem kontrola nad działalnością władzy. Z tej idei kontroli wyrosły nieomal wysokie urządzenia demokracji. Jej pierworodnem dzieckiem to t. zw. państwo prawne czy praworządne (Rechtstaat), pojęcie które ma oznaczać, iż państwo samo ogranicza, krępuje swoją działalność ustawami nawet w dziedzinie administracją zwanej i samo baczy, aby organy władzy po za ramy prawa nie wykraczały. Państwo prawne, to państwo, które nie znosi samowoli w rządzeniu obywatelami. W takiem państwie „swobodne uznanie",samowola organu władzy należy do wyjątków, regułą jest stosowanie prawa do najróżnorodniejszych dziedzin życia. Na straży tak pojętego porządku stoi do dyspozycji jednostki szereg środków kontrolnych, rekurs, sądownictwo administracyjne i t. p. Wszystkie te środki w warunkach normalnych służyć mają oczywiście dla zapobieżenia nadużyciom, mają zaradzić wypadkom wyjątkowym. Podstawą jednak porządku prawnego w państwie praworządnem jest poczucie prawa, u tych, którzy to prawo stosować mają do obywateli — u przedstawicieli administracji państwowej. Bez tego zasadniczego warunku praworządność państwa staje się illuzją, słowem bez treści, a „rządzony" obywatel w trudzie i mozole boryka się przy pomocy środków, stojących do jego dyspozycji z szeregiem trudności, z szeregiem przeszkód, którymi krępuje go administracja państwowa.

Czyż trzeba komukolwiek tłumaczyć, iż o tej praworządności w naszych stosunkach ani mowy nie ma?... Wielokrotnie już z tego miejsca szermowaliśmy piórem w obronie tej właśnie praworządności w kolejnictwie. Wielokrotnie ale jak dotąd bezskutecznie. Słowa nasze są jak przysłowiony groch, rzucany o ścianę, czy jak ewangieliczny głos wołającego na puszczy. Wątpimy, czy odniosłyby skutek nawet wówczas, gdyby zostały umieszczone nie w organie związkowym ale np, w jakim wpływowem czasopiśmie.

Zrealizowanie bowiem postulatu praworządności to klęska dla naszych biurokratów i dla tych starych, których przyjęliśmy, jak się wyraził prof. Raabe jako „relików autokratyzmu trójzaborczego, przekazanych nam razem z zaborczemi ustawami, rozporządzeniami, niemal z pierogami na głowy" i dla tych nowych własnego chowu, którym śnią się również szpady i pierogi urzędnicze swojskiego typu wprawdzie, ale jednak pierogi. Oto zasmakowali oni w słodyczy „władzy" w upojeniu sprawowania urzędu, decydowania o losie współobywateli. Kontrola? Skrępowanie ustawami? Praworządność? Po co? To krępuje, to odbiera swobodę ruchów, to zmusza do posłuszeństwa prawu, do znajomości tego prawa, to wyklucza samowolę i odbiera ów ponętny czar i upojenie własną siłą i mocą nad ludźmi, którzy tej władzy nie piastują.

Trzy systemy zarządu kolejowego istniały na terenie naszego państwa. Dwa z nich oparte były na zasadach zachodnio-europejskich. Pragmatyka służbowa b. kolei austrjackich datująca się z r. 1872, nadana zatem z dobrej woli ówczesnej administracji, bez wpływów związków bez nacisku ze strony parlamentu, gwarantuje pracownikom tak wiele praw i przywilejów, i tak mocno je zabezpiecza, że należy z całem uszanowaniem wyrazić podziw dla jej postępowości. Nie czyni ona różnicy w wymiarze zasadniczych praw pomiędzy pracownikami. Kto jest kolejnictwu stale i nieprzerwanie potrzebny, uzyskuje po wypełnieniu stosownych warunków etat, czy dekret, jest nieusuwalny i ma zagwarantowane prawa bez względu na to czy zamiata dworzec, czy jest np. Dyrektorem kolei. Ustawy urzędnicze pruskie, datujące się z połowy ubiegłego wieku obejmują mianem „Beamte" nieomal wszystkich stałych pracowników państwowych od najniższych, stróżów i t. p. do najwyższych i wszystkim im gwarantują w jednakiej mierze poszanowanie praw, nienaruszalność„ pewność losu i ochronę przed samowolą.

Pozostaje system rosyjski. Zadaleko zaszlibyśmy, gdybyśmy chcieli zastanawiać się nad treścią tego systemu. Dość powiedzieć, iż jego treścią było w pierwszej linji utrzymywanie olbrzymiego procentu pracowników prowizorycznego następnie zaś umożliwienie dowolnego rozwiązania ze strony administracji stosunku służbowego nawet wobec pracowników etatowych i to bez podania przyczyn. Jeżeli dodamy do tego *ducha* tej administracji, ducha wyrosłego z tradycji i kultu samodzierżawia, ducha wychowanego w atmosferze samowoli, protekcjonizmu i łapówek, tradycję, w której brak było wszelkiej legalnej i ustawowej kontroli, brak sądownictwa administracyjnego, brak rządów parlamentarnych, słowem brak wszelkich elementów praworządności — ujrzymy przed sobą to największe zło, ten trujący, demoralizujący pierwiastek, który zabagnił i zanieczyścił naszą administrację kolejową i który stanowi dla niej najgroźniejsze z niebezpieczeństw. Tak jest. Najgroźniejsze z niebezpieczeństw, choćby nawet władze nasze nie chciały uznać, że tak jest istotnie, choćby swoją sui generis „złotą wolność" chciały dziś uznać za podstawę ładu i porządku w kolejnictwie. Wiemy do czego prowadzi samowola. „Poczucie siły, upojenie władzą prowadzi do jej nadużycia" powiedział jeszcze Vinet z Lozanny. Widzieliśmy na własne oczy „władzę bez przeciwwagi" w Dyr. wileńskiej, widzieliśmy, że była ona balansowaniem nad skrajem przepaści, a doprowadziła... do nadużyć i ostatecznego potępienia w opinji społecznej autokraty. Widzieliśmy również, iż przykład nie działa.

Niedawno temu odstawiony „w senatory" czy inaczej a mniej pochlebnie inny dygnitarz kolejowy w świętem oburzeniu ciskał gromy na łamach „Gazety Porannej" na instytucje społeczne, na związki zawodowe, które usiłują kontrolować jego działalność. A kiedy już odszedł ostatecznie, jego koledzy zawodowi taki mu wystawili nekrolog: „pojęcia jego o praworządności i interesie państwowym nie mogły się pogodzić z panującemi stosunkami i po wyczerpaniu wszystkich środków w rezultacie zniewoliły go do prośby o dymisję". Te „panujące stosunki" to wzmożona kontrola, to praworządność, to związki pracownicze, to skrępowanie prawem. Oto przesmutny i politowania godny obraz. Wschodnia dusza, wschodni „naczalnik dorogi", który przyzwyczajony do autokracji i samowoli w ciągu swoich rządów setki pracowników wyrzucił bez skrupułów na bruk, wyrasta tutaj na bohatera, wojującego z wrogami interesu Państwa, jakgdyby ten interes Państwa polegał właśnie na tem, aby za żadną cenę nie dopuścić kontroli, nie dopuścić praworządności.

D. c. n.

Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie opłaty szkolnej za dzieci pracow. kolejow.

W dniu 4 września r. b. Rada Ministrów wydała do wszystkich Ministrów następujące zarządzenie:

PREZYDJUM RADY MINISTRÓW Nr. 14604.

Warszawa, dn. 4 września 1925 r.

Odpis z odpisu.

W sprawie zwrotu opłaty szkolnej w szkołach średnich za dzieci funkcjonarjuszów państwowych, wojskowych, sędziów i prokuratorów.

Okólnik Nr. 95.

Do wszystkich Ministerstw w Warszawie.

Uchylając wszystkie moje dotychczasowe zarządzenia w sprawie zwrotu opłaty szkolnej w szkołach średnich za dzieci funkcjonarjuszów państwowych, wojskowych, sędziów i prokuratorów w myśl art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. Rzp. P. Nr. 116, poz. 924) i art 6 § 1 ustawy z dnia 5 grudnia 193 r. o uposażeniu sędziów w sądownictwie powszechnem i administracyjnem oraz prokuratorów (Dz. U. Rzp. P. Nr. 134, poz. 1107), zarządzam w ich miejsce w porozumieniu z p. Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego co następuje:

1) Funkcjonarjuszom państwowym, wyszczególnionym w art. 1 i 102 ustawy z dnia 9 paź-dziernika 1923 r. (Dz. Ust. Nr. 116, poz. 924) wojskowym zawodowym, oficerom wymienionym w art. 112 ustawy z dn. 9 października 1923 r., którzy czasowo pełnią służbę jako niezawodowi i prokuratorom oraz praktykantom w służbie administracyjnej i kandydatom na stanowisko sędziowskie, przysługuje w czasie obowiązywania dodatku regulacyjnego zwrot opłaty szkolnej za dzieci (w rozumieniu art. 4 ustawy z dnia 9 października 1923r.), uczęszczające z powodu braku wolnego miejsca w danej klasie równorzędnej szkoły państwowej do prywatnej szkoły średniej ogólnokształcącej, mającej prawa gimnazjum państwowego, lub prywatnej średniej szkoły zawodowej.

Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego ustala coroczne wykaz wyżej wymienionych szkół prywatnych i podaje do wiadomości władzom naczelnym.

2) Za dzieci uczęszczające do prywatnych szkół średnich, które w poprzednim roku szkolnym miały prawa szkół państwowych, władze asygnujące mogą zwrócić opłatę za pierwsze półrocze danego roku szkolnego. Zwrot opłaty za drugie półrocze jest zależny od tego, czy danej szkole pozostawiono prawa szkoły państwowej na bieżący rok szkolny.

Za dzieci, uczęszczające do prywatnych szkół średnich, które w poprzednim roku szkolnym praw szkół państwowych nie miały, władze asygnujące nie zwracają opłat szkolnych tak długo dopóki szkoła praw tych nie uzyska. Jeżeli szkoła na bieżący rok szkolny uzyska prawa, mogą władze asygnujące zwrócić opłatę szkolną wstecz za ubiegłe miesiące tego roku szkolnego, na który uzyskała szkoła prawa szkoły państwowej.

3) Za prywatną szkołę średnią nie uważa się wszelkiego rodzaju kursów (np. maturalnych, przygotowawczych, dokształcających, handlowych, wojskowych i t. p.). które nie należą do normalnych organizacji szkolnych.

Za dzieci uczęszczające do t. zw. klas podwstępnych i wstępnych prywatnych szkół średnich ogólno- kształcących, które to klasy nie mają odpowiednika w szkolnictwie państwowem, nie zwraca się opłaty szkolnej.

4) Opłata szkolna za dzieci, uczęszczające do prywatnej średniej szkoły artystycznej, może być zwrócona tylko w tym wypadku, gdy dziecko ukończyło szesnaście lat życia przed rozpoczęciem półrocza, za które opłata szkolna ma być zwrócona, a funkcjonarjusz przedstawi władzy asygnującej umotywowaną opinję zarządu odnośnej szkoły artystycznej o wyjątkowych zdolnościach artystycznych dziecka i o traktowaniu nauki przez to dziecko jako przygotowania do przyszłego zawodu.

5) Jeżeli dziecko uczęszcza równocześnie do jakiejkolwiek szkoły państwowej, Skarb Państwa nie zwraca opłaty za naukę w szkołach prywatnych.

6) Stosownie do zastrzeżenia, zawartego w art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. (Dz. U. Rzp. P. Nr. 116, poz. 924), zwraca się opłatę szkolną w szkołach średnich ogólno-kształcących do wysokości 30 (trzydziestu) złotych, w szkołach średnich zawodowych do wysokości 45 (czterdziestu pięciu) złotych miesięcznie, w której to kwocie wyraża się przeciętny koszt nauczania ucznia w państwowej szkole średniej.

Przez opłatę szkolną podlegającą zwrotowi rozumie się opłatę, pobieraną przez szkołę prywatną za naukę, z wyłączeniem wszelkich innych należności, jak opłaty za utrzymanie, taksy organizacyjne i t. p.

W wypadkach, gdy kwota opłaty szkolnej w danym zakładzie naukowym jest niższa od kwoty wyżej ustalonej, Skarb Państwa zwraca tę niższą kwotę.

Opłata szkolna za dziecko nie może być w żadnym razie wyższa od opłaty ustalonej dla ogółu uczniów danej szkoły.

7) Kwoty, należące się z tytułu zwrotu opłaty szkolnej, wypłaca się zasadniczo za miesiąc od września do czerwca włącznie.

Jeżeli jednak w odnośnym zakładzie naukowym nauka szkolna odbywa się również w czasie miesięcy lipca i sierpnia, wówczas zwraca się opłatę szkolną również za te miesiące, o ile w ciągu poprzednich miesięcy, stanowiących poprzedni rok szkolny nie wyczerpano maksymalnej kwoty, do wysokości której zwraca się w ciągu roku szkolnego opłatę szkolną, t. j. 300 (trzysta) względnie 450 (czterysta pięćdziesiąt) złotych.

8) Za dzieci, które zostały w całości uwolnione od opłaty szkolnej względnie za które opłata w całości pokryta przez instytucje prywatne, nie należy się zwrot żadnej opłaty.

9) Osoby wyszczególnione w p. 1. mają prawo do zwrotu opłaty szkolnej, o ile dzieci ich nie zaniedbują się stale w nauce i zachowują się nienagannie. Dwukrotne nieuzyskanie promocji do następnej klasy lub dwukrotnie zła ocena zachowania się w świadectwie rocznem odbierają prawo do zwrotu opłaty szkolnej.

10) Za jedno dziecko zwraca Skarb Państwa albo opłatę szkolną w szkole średniej ogólnokształcącej, albo też opłatę szkolną w średniej szkole zawodowej, ale nie łącznie obie opłaty.

11) Zwrot opłaty szkolnej następuje na skutek podania, wniesionego z początkiem roku szkolnego w drodze służbowej do przełożonej władzy asygnującej.

Podanie winno zawierać następujące dane:

a) że petent nie uzyskał zwolnienia od opłaty za naukę dziecka względnie, że uzyskał zniżkę tejże opłaty i w jakiej mianowicie wysokości;

b) że opłat za naukę nie została pokryta przez instytucje społeczne (np. t. zw. koło wpisów szkolnych, koło przyjaciół młodzieży i t. p.), względnie, że została pokryta przez nie w części i w jakiej wysokości;

c) że dziecko nie korzysta ze stypendjum, a jeżeli tak, to kto i w jakiej wysokości tego stypendjum udzielił;

d) że dziecko nie uczęszcza do jakiejkolwiek szkoły państwowej.

Do podania należy dołączyć:

(a) zaświadczenie Dyrekcji miejscowej, względnie najbliższej państwowej szkoły średniej ogólno-kształcącej, względnie zawodowej, że dziecko nie zostało przyjęte z powodu braku wolnego miejsca w danej klasie.

Zaświadczenie to o ile chodzi o szkoły średnie ogólno-kształcące powinno być dołączone wówczas, jeżeli dziecko uczęszcza do klas od I do III włącznie szkoły prywatnej, należy zaświadczenie dołączyć w tym wypadku, gdy miejscowe lub najbliższe gimnazjum państwowe jest tego samego typu, co szkoła prywatna, do której dziecko uczęszcza).

b) zaświadczenie Dyrekcji szkoły prywatnej o następującem brzmieniu:

ZAŚWIADCZENIE.

Dyrekcja ....(pełna urzędowo ustalona nazwa szkoły) zaświadcza, że ...... (imię i nazwisko ucznia wzgl. uczennicy) .... uczeń (uczennica) klasy ..... nie został(a) zwolniony(a) od opłaty wpisowego (czesnego), które wynosi .... (podać potem słowami, i (nie) korzysta z funduszów stypendjalnych (ani z jakiejkolwiek pomocy instytucji prywatnych).

Uczeń (uczennica) nie wykazał(a) stałego zaniedbywania się w nauce lub zachowaniu w myśl p. 9 zarządzenia Prezesa Rady Ministrów i Ministra Skarbu z dnia 4 września 1924 roku nr. 14604.

Dyrektor

.... dnia ....

12) Na podstawie złożonego podania rozstrzyga odnośna władza asygnująca, czy petent jest uprawniony do zwrotu opłaty szkolnej za naukę dziecka.

W razie twierdzącym wydaje władza asygnująca stosowne zarządzenie, ażeby kwota, podlegająca zwrotowi ze Skarbu Państwa została bezzwłocznie wypłacona zakładowi naukowemu oraz ażeby opłatę za naukę w następnych miesiącach, podlegającą zwrotowi ze Skarbu Państwa przekazywano w odpowiednim terminie zakładom naukowym bez potrzeby wnoszenia przez osoby, wymienione pod 1) nowych podań.

W razie wystąpienia dziecka ze szkoły osoby, wymienione pod 1) obowiązane są bezzwłocznie zawiadomić o tem władzę asygnującą, która wyda odpowiednie zarządzenia.

Na osobach tych ciąży również obowiązek zawiadamiania władz asygnujących o zmianach w wysokości opłaty szkolnej i t. p.

13) Zwrot opłaty szkolnej nie przysługuje emerytom, osobom wymienionym pod 1) a pozostającym na płatnym urlopie oraz pracownikom kontraktowym.

14) Niniejsze zarządzenie odnosi się również do tych osób, wyszczególnionych w p. 1), których dzieci uczęszczają do polskiego gimnazjum prywatnego, znajdującego się na obszarze W. M. Gdańska. Do osób tych nie mają zastosowania te postanowienia, które uzależniają zwrot opłaty szkolnej od okoliczności, że dziecko nie zostało przyjęte do państwowej szkoły średniej z powodu braku wolnego miejsca w danej klasie.

Zwrot opłaty nie może jednak przekraczać przeciętnego kosztu nauczania ucznia w polskiej państwowej szkole średniej t. j. kwoty 30 względnie 45 złotych (p. 6).

15) Kredyt na pokrycie zwrotu opłaty szkolnej w szkołach średnich preliminowany jest na rok 1925 w § 11 działu 1 budżetu Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

16) Niniejsze zarządzenie obowiązuje od roku szkolnego 1925/26.

Prezes Rady Ministrów
i Minister Skarbu:
(—) *Wł. Grabski.*

Dla wyjaśnienia dodajemy, iż Prezydjum Rady Ministrów Rozporządzeniem z dnia 2.X 1925 l. 16492 zawiesiło na przeciąg 1 roku wymaganie przedstawiania zaświadczeń o braku miejsca w szkołach państwowych. Wobec tego ustęp, podanego wyżej rozporządzenia ujęty w nawiasy nie obowiązuje w roku szkolnym 1925/26. Pracownicy nie są obowiązani przedkładać poświadczeń Dyrekcji szkoły państwowej o braku miejsca, a opłata szkolna winna być mimo braku tego poświadczenia bezwarunkowo wypłaconą.

Z ruchu związkowego.

Zjazd okręgu katowickiego w Rybniku.

W dniu 18 października b. r. odbył się w Rybniku zwyczajny kwartalny zjazd okręgowy okręgu katowickiego Z. Z. M. W zjeździe wziął udział z ramienia Prezydjum Związku Kol. Prezes *Majlich*, oraz redaktor „Maszynisty“ i doradca prawny Związku, Dr. Żuniak. Porządek dzienny obejmował następujące punkty. *Przed południem:* 1) Zagajenie i odczytanie protokółu z ostatniego zjazdu okręgowego. 2) Sprawozdanie Zarządu Okręgowego za ostatni okres działalności. 3) Ostatnie wypadki w Okręgu. a) ukaranie kol. *Kollocha* za wykonanie czynności związkowej; b) kary i odszkodowania, nakładane na maszynistów; 4) Sprawa kasy pośmiertnej; 5) Wolne wnioski. *Po południu:* 1) Referat Prezesa Związku, kol. *Majlicha;* 2) Odczyt D-ra Żuniaka p. t. „Organizacja ruchu zawodowego“; 3) Dyskusja; 4) Zakończenie.

W zjeździe okręgowym wzięli udział wszyscy prezesi kół miejscowych oraz dodatkowi delegaci kół miejscowych, powołani przez Prezesa okręgu na podstawie § 43 statutu.

Po zagajeniu obrad przez kol. Prezesa okr. *Kollocha* i po odczytaniu protokółu ostatniego zjazdu, zjazd wysłuchał sprawozdania Zarządu z działalności w ostatnim okresie, oraz sprawozdania Komisji rewizyjnej okręgowej, poczem zajął się sprawą ukarania kol. Kollocha przez D. K. P. Katowice za czynność, którą wykonał z ramienia w Związku i z tytułu zajmowanego przez siebie stanowiska związkowego. Zebrani wyrazili jednogłośnie swoje oburzenie i założyli protest przeciwko takiemu sposobowi postępowania. Wyrazem stanowiska zjazdu była rezolucja, którą drukujemy poniżej. Sprawę kary, nałożonej na kol. *Kollocha* omawiamy oddzielnie.

Z kolei Zjazd przystąpił do rozważania kilkunastu wypadków ukarania, które miały miejsce ostatnio w Dyr. katowickiej, a które dotknęły w wysokim stopniu nie tylko bezpośrednio zainteresowanych, lecz również i ogół maszynistów górnośląskich, który w sposobie ukarania kolegów dopatrują się słusznie pogwałcenia swoich praw i poniżenia swojego stanowiska. Oto D. K. P. Katowice, zapatrzona w sposoby postępowania Dyrekcyj b. zaboru rosyjskiego i wzorując się na nich, rozpoczęła stosować wobec maszynistów niepraktykowany dotąd system. Za lada drobną usterkę techniczną lub uchybienie służbowe Dyrekcja zawiesza maszynistę w jego czynnościach, przeznacza go do służby w charakterze palacza, a nawet przenosi do warsztatu i to niejednokrotnie już w kilka godzin po wypadku, drogą telegraficznego zarządzenia i zanim wina maszynisty została skonstatowana. Staje się to oczywiście źródłem kar niesprawiedliwych, dotykających ludzi zupełnie niewinnych. Dochodzenia, prowadzone przez niektóre organy D. K. P. w Katowicach grzeszą niejednokrotnie brakiem ścisłości, a co gorzej, nacechowane są stronniczością. Często używa się argumentu, iż „przełożony zawsze musi mieć słuszność“ i daje się wiarę jego twierdzeniom, aczkolwiek są one rażąco niezgodne z prawdą i chociaż przełożony często sam ponosi winę i jest w rezultacie dochodzeń interesowany osobiście. Wreszcie zdarzyło się ostatnio, iż eta-

towy maszynista został tytułem kary przeniesiony do innej miejscowości na stanowisko ślusarza do warsztatów i to na mocy administracyjnego zarządzenia Dyrekcji, choć obowiązujące na Górnym Śląsku przepisy służbowe b. państwa niemieckiego zezwalają na nakładanie takiej kary jedynie w drodze postępowania dyscyplinarnego.

Wszystko to oczywiście zagraża w wysokim stopniu interesom maszynistów okręgu górnośląskiego. Zjazd opowiedział się przeciwko tym praktykom, a po wysłuchaniu opinji doradcy prawnego Związku, D-ra Żuniaka, ujął swoje stanowisko w odpowiedniej rezolucji.

Sprawa kasy pośmiertnej, którą zamierzono objąć wypadki śmierci żon i dzieci członków, została po dłuższej dyskusji zdjęta z porządku dziennego i odłożoną do następnego Zjazdu, przyczem polecono Zarządowi okręgowemu zwrócić się do Prezydjum Związku o nadesłanie wzorowego statutu dla kasy.

W wolnych wnioskach podnoszono cały szereg kwestyj natury lokalnej, które załatwiono, stosownie do ich charakteru i ważności.

Po przerwie obiadowej zabrał głos kol. Prezes *Majlich*, który w dłuższem przemówieniu, oklaskiwany gorąco przez obecnych, przedstawił zebranym obecny stan prac związkowych, stanowisko Związku w sprawie godzinowo - kilometrowego, oraz zapatrywania i stanowisko Prezydjum wobec wszystkich spraw aktualnych.

Następnie wobec uczestników Zjazdu, oraz licznie przybyłych członków k. m. Rybnik wygłosił Dr. Żuniak odczyt o organizacji ruchu związkowego.

W dyskusji nad przemówieniem Prezesa Związku, oraz nad referatem D-ra Żuniaka zabierali głos liczni mówcy, którzy stawiali pod adresem Prezydjum zapytania, oraz składali szereg zażaleń.

Obrady Zjazdu zamknął kol. Kolloch o godz. 19.30. Rezolucje i postulaty Zjazdu przedstawił Zarząd okręgowy p. Prezesowi D. K. P. w Katowicach na konferencji w dniu 23 października b. r. W konferencji tej uczestniczył osobiście kol. prezes *Majlich*.

Poniżej drukujemy treść rezolucji Zjazdu:

REZOLUCJA.

Przewodniczący i Delegaci Kół Miejscowych Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych „w Polsce, zebrani na kwartalnym Zjeździe Okręgowym, Katowickiego Okręgu Z. Z. M. w dniu 18.X. 1925 r. w Rybniku po wysłuchaniu sprawozdania Prezesa Okręgowego p. Kollocha oraz Prezesa Zarządu Głównego p. Majlicha, powzięli następujące uchwały:

1) Zebrani protestują stanowczo imieniem wszystkich reprezentowanych przez siebie maszynistów kolejowych przeciwko ukaraniu Prezesa Katowickiego Okręgu Z. Z. M. maszynisty Antoniego Kollocha za czynność, którą tenże wykonał z racji piastowanej przez się godności związkowej. Kara, nałożona na kolegę Kollocha, zarządzeniem D. K. P. Katowice Nr. Dz. II/1a 8535/25, stanowi zdaniem zebranych niepraktykowane dotąd naruszenie atrybucyj, przysługujących związkom pracowników kolejowych. Z tego powodu karę tę odczuwają wszyscy maszyniści Okręgu Katowickiego Z. Z. M., jako nałożoną na siebie, czują się nią dotknięci i domagają się jej natychmiastowego zniesienia. Zebrani upoważniają Zarząd Okręgowy do wręczenia niniejszego protestu p. Prezesowi D.K.P. Katowice, oraz wzywają tenże Zarząd do poczynienia stosownych kroków w Zarządzie Głównym Z. Z. M. w Warszawie, celem odparcia zamachu na zagwarantowane prawa związkowe.

2) Zjazd Okręgowy skonstatował, iż w ostatnich czasach Wydział II D. K. P. w Katowicach rozpoczął stosować do maszynistów tejże Dyrekcji system nakładania kar, który z jednej strony sprzeciwia się obowiązującym maszynistów Górnośląskich Ustawom i Rozporządzeniom właściwych władz, z drugiej zaś strony w wysokim stopniu narusza poczucie godności i honoru Zawodowego Maszynistów kolejowych. I tak w ostatnich czasach zaszły wypadki ukarania maszynistów przez D. K. P. Katowice bez poprzedniego przeprowadzenia dochodzeń służbowych i bez dania możności obwinionemu do usprawiedliwienia się. Zjazd Okręgowy konstatuje, iż postępowanie takie sprzeciwia się wyraźnie postanowieniom Zarządzenia D. K. P. Katowice, ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń Nr. 12 z dnia 7.3 1925 r. poz. 124. Rodzaj stosowanych do maszynistów kar jak np. kara użycia etatowego maszynisty w charakterze palacza i ślusarza, jest niezgodne z obowiązującemi postanowieniami Ustaw, regulujących stosunki służbowe urzędników kolejowych na Górnym Śląsku.

Mnożą się wypadki zawieszania w czynnościach służbowych, i używania maszynistów do służby na podrzędnych stanowiskach drogą telegraficznego zarządzenia Dyrekcji, zanim jeszcze wina maszynisty mogła być skonstatowana. Zdarzają się wypadki karnego przenoszenia maszynistów do innych miejsc służbowych bez postępowania dyscyplinarnego i bez przydzielenia mieszkania na nowem miejscu służbowem. Wreszcie coraz częściej zdarzają się kary niesprawiedliwe, bo nieoparte na dokładnem zbadaniu okoliczności sprawy i z tego powodu dotkliwie krzywdzące maszynistów, tymi karami dotkniętych. Wobec powyższgo Zjazd Okręgowy konstatując, iż stosunki służbowe pracowników kolejowych na Górnym Śląsku uregulowane są dotąd dawnemi ustawami Królestwa pruskiego i Rzeszy niemieckiej, które jako niezniesione ustawami polskiemi, nadal obowiązują, domagają się stanowczo, aby ustawy te, o ile gwarantują prawa dla pracowników kolejowych, były ściśle przestrzegane i protestują przeciwko wszelkim zarządzeniom, sprzecznym z temi ustawami.

3) Zebrani domagają się wobec tego, aby Dyrekcja w Katowicach przestała stosować wobec maszynistów kolejowych, zatrudnionych w jej Okręgu powyżej opisany sposób postępowania, oświadczają imieniem swoich mocodawców, maszynistów górnośląskich, iż gotowi są protestowi swojemu nadać jaknajostrzejszy wyraz, na wypadek zaś gdyby niniejsze wystąpienie skutku nie odniosło, wzywają Zarząd Okręgowy, aby odwołał się do solidarności wszystkich maszynistów kolejowych w Polsce, zorganizowanych w Z. Z. M., celem odparcia zamachu na zasadnicze i podstawowe prawa pracownicze, albowiem ich pogwałcenie zagraża już nietylko maszynistom górnośląskim, lecz ponadto staje się niebezpieczne dla ogółu maszynistów kolejowych w Polsce. Odnośnie do sprawy ukarania kolegi Kollocha za czynność związkową, zebrani uważają, że dotyka ona nietylko praw atrybucyj i interesów Zawodowego Związku Maszynistów, ale, jako niebezpieczny i groźny na przyszłość precedens, narusza również prawa wszystkich innych związków zawodowych. Wobec tego na wypadek, gdyby D. K. P. Katowice niechciała odstąpić od nałożonej na kolegę Kallocha kary, Zjazd Okręgowy wzywa Zarząd Główny Z. Z. M., aby porozumiał się z Zarządami innych Związków i wraz z niemi wystąpił do Ministerstwa Kolei z zdecydowaną akcją, celem obrony zagrożonych praw i atrybucyj związkowych.

Delegacja bloku Związków u p. Ministra Kolei.

W dniu 7 października b. r. odbyli przedstawiciele bloku związków konferencję z p. Ministrem Kolei inż. *Tyszką*. W delegacji reprezentowane były następujące Związki: P. Z. K., Z. D. K., Z. Z. K. i Z. Z. M. Z ramienia naszego związku obecny był kol. skarbnik *Sommerfeldt*.

Delegacja omawiała sprawę pragmatyki służbowej i domagała się od p. Ministra, aby wobec nieuzgodnienia szeregu artykułów na dotychczasowych konferencjach oraz wobec faktów, iż M. K. poczniło z własnej inicjatywy i bez wiedzy związków szereg zmian w projekcie

ustawy—zwołał ponownie konferencję bloku z Ministerstwem. P. Minister zapewnił, iż konferencja taka będzie napewno w najbliższym czasie zwołana, przyczem odbędzie się ona pod jego osobistem kierownictwem.

Następnie poruszono sprawę realizacji postanowienia art. 23 ustawy uposażeniowej. Jak wiadomo obecne zaszeregowanie pracowników kolejowych do grup uposażenia jest tylko prowizorycznem. Art. 23 ust. uposaż. nakłada na Rząd obowiązek definitywnego zaszeregowania. Delegacja domagała się rychłego załatwienia tej sprawy, co p. Minister przyrzekł uczynić.

W sprawie ustawy emerytalnej dla stałych, dziennie płatnych, która jak wiadomo, została przekazana sejmowi i znajduje się już w komisji, delegacja wskazała na wybitnie krzywdzące pracowników modyfikacje, dokonane przez Radę Ministrów. Zblokowane Związki wyraziły imieniem szerokich, pokrzywdzonych rzesz kolejarzy protest przeciwko odnośnym postanowieniom i zapowiedziały walkę o zmianę niekorzystnych postanowień na terenie sejmowym.

Przy sposobności omawiania ustawy emerytalnej poruszono bardzo aktualną i ważką sprawę zwrotu składek do kas przezorności i emerytalnej, składanych przez pracowników b. kolei rosyjskich, domagając się od Rządu załatwienia tej sprawy. P. Minister przyrzekł interwenjować u właściwych czynników.

Wreszcie delegaci, wskazując na katastrofalne położenie ekonomiczne pracowników kolejowych, zwłaszcza wobec zbliżającej się zimy, domagali się od pana Ministra wypłaty jednorazowej zapomogi dla wszystkich pracowników. P. Minister oświadczył, iż narazie nie dysponuje potrzebnymi funduszami, że jednak do sprawy odnosi się zasadniczo przychylnie i w miarę korzystnych wyników gospodarki kolejowej starać się będzie o wynalezienie środków dla udzielenia jednorazowej zapomogi.

Nasze wystąpienia i prace.

2. X. Interwencja w M. K. w sprawie par. na kolei Tarnów — Szczucin kol. *Majlich* i *Siadak.*
3. X. Interwencja w M. K. w sprawie obrotnicy na stacji Ostki kol. *Majlich* i *Siadak.*
6. X. Zebranie K. m. Kowel kol. *Majlich* i *Siadak.*
7. X. Zebranie K. m. Chełm kol. *Majlich* i *Siadak.*
8. X. Zebranie K. m. Lublin kol. *Majlich* i *Siadak.*
9. X. Posiedzenie Komisji Porozumiewawczej międzyzwiązkowej w sprawach wpisów szkolnych, pracowników kontraktowych, dodatku kresowego i obciążenia podatkowego kol. *Siadak.*
13. X. Interwencja w Prezydjum Rady Ministrów w sprawie roku za półtora kol. *Majlich* i *Borkowski.*
13. X. Zebranie K. m. Brześć n/B. kol. *Siadak* i *Sommerfeld.*
14. X. Zebranie K. m. Tczew kol. *Majlich.*
15. X. Zebranie K. m. Wołkowysk kol. *Siadak* i *Sommerfeld.*
16. X. Zebranie koła miejsc. Kościerzyna kol. *Majlich.*
17. X. Interwencja w D. K. P. Gdańska kol. *Majlich.*
18. X. Zjazd okręgu górnośląskiego w Rybniku, kol. *Majlich i Dr. Żuniak.*
20. X. Zebranie k. m. Rawa Ruska, kol. *Majlich.*
21. X. Zebranie k. m. Lida, kol. *Siadak.*
2. X. Zebranie k. m. Mołodeczno, kol. *Siadak.*
23 i 24. X. Zjazd okręgowy Wilno, kol. *Borkowski* i *Siadak.*
23. X. Interwencja w D. K. P. Katowice, kol. *Majlich* i *Kolloch.*
24. X. Interwencja w D. K. P. Wilno kol. *Borkowski* i *Siadak.*

KRONIKA.

Stulecie parowozu. W poprzednim numerze „Maszynisty" poświęciliśmy tej sprawie artykuł wstępny, którego wyjątki przedrukowały liczne dzienniki krajowe (Polonja, Kurjer Poznański i t. d.). Obecnie podajemy niektóre daty i okoliczności, odnoszące się do powstania kolejnictwa.

Dnia 27 września r. 1825 wyruszył pierwszy pociąg kolei żelaznej, przeznaczony do publicznego użytku z miejscowości Stockton do Darlington w Anglji. Parowóz tego pociągu, wynalazku Jerzego Stephensona (Stefensona) nosił nazwę Ruch I (Lokomotion I). Parowóz pochodził z fabryki Stephensona ojca. W tym parowozie po raz pierwszy zastosowano drążki sprzęgłowe. Z tejże fabryki pochodzą również i pierwsze parowozy, użyte na kontynencie Europy. Fabryka wysłała na kontynent nietylko pierwsze parowozy ale i *pierwszych maszynistów.*

Na tegorocznej wystawie kolejowej w Anglji na linji Stockton—Darlington demonstrowano pochód, długości około 10 km. Przed oczyma widzów przesuwały się kolejno parowozy i wagony najnowszej konstrukcji. Na końcu tego pochodu ukazał się pociąg prowadzony przez lokomotywę, która była dokładną kopją Ruchu I. z r. 1825.

Linja Stockton — Darlington, po której posuwał się pierwszy pociąg, przeznaczony do publicznego ruchu nie przebiega po równinie. W niewielkiej odległości od Stockton znajduje się dość duże wzniesienie, które trzeba było przebyć. Dokonywano tego początkowo w ten sposób, iż stała maszyna parowa, poruszała za pomocą wyciągu linowego wozy i wyciągała je na szczyt wzgórza, skąd puszczano je dalej do Darlington już bez pomocy pary. Dopiero później, dzięki wynalazkowi Stephensona przyprzęgnięto ruchomy parowóz do wozów.

Pierwszy pociąg składał się z 34 wagonów. Jeden z nich przeznaczony był dla naczelnika Towarzystwa kolejowego, 21 wagonów było przeznaczonych dla 450 pasażerów, reszta wozów służyła do przewozu towarów (węgla). Te „wagony" pasażerskie były to po części wózki od węgla, na których znajdowały worki dla publiczności, częścią zaś pudła od dyliżansów i karet ówczesnego typu ustawione na podwoziu dostosowanem do szyn. Maszynista był przywiązany do specjalnego drążka, aby nie wyleciał przy wrzucaniu paliwa do kotła. Oto jak opisuje jedno z ówczesnych pism angielskich to niezwykłe widowisko:

„Na dany sygnał ruszyła maszyna razem z ogromnym pociągiem. Prędkość była tak wielka, iż wynosiła miejscami 12 (angielskich) mil na godzinę. Ciężar pociągu, w którym znajdowało się 450 osób wynosił łącznie z ciężarem wozów, przewożonego węgla i innych towarów nieomal 90 ton. Z tym ciężarem przybyła maszyna w 65 minutach do Darlington. Tam pozostawiono 6 wozów, naładowanych węglem, który był przeznaczony dla tej miejscowości. Po zaopatrzeniu się w wodę i zabraniu pewnej liczby pasażerów i muzykantów, pociąg ruszył w drogę powrotną do Stockton i przebył przestrzeń. wynoszącą 12 mil w 3 godziny i 7 minut w co wliczono również czas zużyty na postoje po drodze. W chwili, gdy pociąg przybył do Stockton wiózł on już 600 pasażerów. Tylu ich bowiem siedziało w wagonach bądź też uwiesiło się u wozów gdzie kto mógł i zdołał". Sprawozdawca dodaje: „Wielkiem zaiste było zdziwienie i poruszenie, które wdowisko to wywołało w obecnych".

Pomimo jednak niewątpliwego sukcesu tej pierwszej jazdy która odbyła się bez wypadku, minęło jeszcze kilka lat zanim rozwój kolejnictwa przybrał szybsze tempo. Jeszcze przez kilka lat ruch osobowy odbywał się przy użyciu koni jako siły pociągowej. Równocześnie ruch towarowy odbywał się na tej samej linji

trakcją parową. Dopiero w 5 lat później, to jest 15 sierpnia r. 1830 oddano do użytku pierwszą linję, zbudowaną dla ruchu sobowego, t. j. linję Manchester (Manczester) — Liverpool (Liwerpul). Lokomotywa wymagała jeszcze niektórych ulepszeń. Przedewszystkiem należało usunąć chroniczne niedomaganie t. j. brak pary. Rząd angielski, chcąc uzyskać konstrukcję lokomotywy, odpowiadającą ówczesnym wymaganiom, rozpisał konkurs,. Konkurs ten rozstrzygnięto dnia 6 października r. 1829 w Liverpoolu na rzecz R. Stephensona i Bootha. Zwycięski parowóz nosił nazwę „Rocket“ i zbudowany był przez fabrykę Stephensona — ojca w Newcastle (Niukestl).

Dla porównania podajemy za „Inżynierem kolejowym“ tablicę porównawczą zdolności ekspansywnej Rocket‘y i współczesnego ciężkiego parowozu P. K. P. „„Decapod“.

PAROWÓZ	Całkowita pow. ogrzewalna mt.²	Pow. rusztów mt.²	Cylindry		Średnica koła napędnego m/m	Waga parowozu bez tendra w stanie roboczym kg.	Na szlaku poziomym	
			Średnica m/m	Skok m/m			Przeciętna szybkość km./godz.	Największa waga pociągu wraz z tendrem w tonn.
„Rocket“ typ 011 S. Stephensona	12,8	0,54	203	419	1435	4318	pierwotnie 22,2 później 21,6	pierwotnie 13,0 t. później 40,6 t.
„Decapod“ P. K. P.	224	4,5	650	720	1450	95000	60,0	2500 t.

Pogłoski o wydzierżawieniu kolei. W ostatnich czasach obiegają w kołach politycznych i gospodarczych uporczywe pogłoski o zamierzonem przez Rząd wydzierżawieniu czy też zastawieniu kolei. Z kilku zainteresowanych stron zaprzeczono tym pogłoskom. Jednakże ze strony Rządu dotąd nie pojawiło się sprostowanie. Dla zorjentowania się w stanowisku Rządu przytoczymy wyjątek z przemówienia P. Prezesa Rady Ministrów, Grabskiego, wygłoszonego na posiedzeniu „Rady“ czy też też „Narady“gospodarczej w dniu 1 października 1925. P. Pan Grabski mówił wtedy:

„Wydzierżawienie kolei uważałbym za pewną rezygnację polityczną. Nigdy nie przyjęlibyśmy żadnej kombinacji finansowej najbardziej korzystnej, gdyby była połączona z zrzeczeniem się jakichkolwiek praw państwowych. Do nich zaliczam i koleje. Nie powinno nigdy być mowy o ich wydzierżawieniu“.

Nie wiemy ile w tem jest prawdy, a ile urzędowego t. zw. „optymizmu“ — dla zmylenia opinji i ukrycia prawdy. Nie wiemy również czy pan Grabski nadal jeszcze wyznaje głoszone niedawno zasady. Program rządowy zmieniał się w ostatnich czasach tak często i tak radykalnie, iż nic nie można uważać za pewne. W każdym razie konstantujemy, iż pogłoski o zamierzonem wydzierżawieniu kolei obiegają uporczywie i wnoszą zrozumiałe zaniepokojenie między pracowników. Możeby M. K. zechciało dać oficjalne wyjaśnienie?...

Iżynierowie kolejowi a Związki pracowników kolejowych. W N-rze 10 „Inżyniera kolejowego“ ogłoszono uchwały V-tego Walnego Zjazdu Inżynierów kolejowych, który obradował w dniu 13 września b. r. w Gdańsku. Z pośród tych uchwał zwracają uwagę uchwały, dotyczące oszczędności w gospodarce kolejowej. Pomiędzy innymi zaleceniami, mającymi prowadzić do oszczędności, znajdujemy pod lit. b) pkt. 2 zalecenie następującej treści: „...zaprzestanie utrzymywania na koszt Skarbu licznego szeregu pracowników, zwolnionych do prac w związkach zawodowych“. Uważamy za konieczne podkreślić tę okoliczność, gdyż wydaje się nam, iż postulat p.p. Inżynierów kryje w sobie coś innego aniżeli by się to na pierwszy rzut oka zdawać mogło. Czyżby rzeczywiście pp. Inżynierowie byli tego zdania, że budżet kolejowy jest poważnie zagrożony przez utrzymywanie na koszt skarbu pracowników, zwolnionych do prac w związkach? Nie mamy pod ręką szczegółowych cyfr, dotyczących ilości zwolnionych. Jednakże w dzisiejszym stanie rzeczy nie ma ich więcej jak 40—45. Czyż to jest pozycja, która zdoła w czemkolwiek dopomóc budżetowi? Pobory tym ludziom płacić się musi, czy pracują w służbie czy też w związku. Chodzi tylko o to, co pracą swoją w zamian za pobory dadzą kolejnictwu. Nie sądzimy, aby ludzie ci na swoich stanowiskach służbowych aż tak wydajnie pracowali, aby praca ich zdołała poważnie dopomóc kolejowemu budżetowi. Ponadto istnienie i działalność związków zawodowych leży nietylko w interesie pracowników lecz także w interesie zarządu kolei, który swoje zatargi i t. p. z pracownikami załatwia za pośrednictwem związków o wiele łatwiej i taniej aniżeli gdyby miał do czynienia z masą niezorganizowaną. Ponadto uderza bardzo szczupły arsenał środków oszczędnościowych, proponowanych przez pp. inżynierów. Jesteśmy przekonani, iż w kolejnictwie pracuje nie 40 ale może 4.000 darmozjadów, ale tych nie trzeba szukać pomiędzy pracownikami, zwolnionymi do prac związkowych. Nieudolna administracja ,szereg zbędnych stanowisk, zwłaszcza wyższych — oto źródła niedomagań w dziedzinie personalnej. O tem wszystkiem pp. inżynierowie nie mówią nic. Dlatego wydaje nam się, iż specjalne podkreślenie rzekomej szkodliwości zwolnień do prac związkowych w uchwałach *Związku* Inżynierów kolejowych jest umieszczone na niewłaściwym miejscu. Winno ono być umieszczone nie pośród postulatów gospodarczych ale pośród postulatów *politycznych*, jako wyraz zapatrywań sfer i jednostek zgrupowanych w tym Związku.

Uroczystość Jubileuszowa w Tarnowskich-Górach. W dniu 26 września b. r. obchodziło Koło miejscowe Z. Z. M. w Tarnowskich-Górach uroczystość 25-letniego Jubileuszu pracy w kolejnictwie p. Wincentego Kollka, starszego referenta technicznego i zastępcy naczelnika Urzędu Maszynowego, członka czynnego Z. Z. M. i b. maszynisty.

Sympatyczna uroczystość odbyła się kosztem i staraniem koła miejscowego Tarnowskie-Góry. Wzięli w niej udział liczni goście w liczbie przeszło 100 osób. Wszystkie prawie koła miejscowe Z. Z. M. okręgu górnośląskiego przysłały swoich reprezentantów. Zjawili się również licznie przedstawiciele D. K. P. Katowice i wyżsi urzędnicy, koledzy jubilata. P. Prezesa D. K. P. Katowice inż. Rucińskiego oraz p. Dyrektora Wydziału Mechanicznego nadradcę inż.Rybickiego reprezentował p.radca inż. Stolarczyk. Naczelnik Urzędu Maszynowego Tarnowskie-Góry inż. Ateński był obecny osobiście. Stawili się również licznie dawni koledzy p. Kollka, maszyniści i urzędnicy kolei niemieckich z sąsiednich miejscowości niemieckiego Górnego Śląska.

Uroczystość urządzono w pięknie na ten cel przyozdobionej sali „Polonia“ w Tarnowskich Górach. Jubilat przybył w towarzystwie swojej rodziny i zajął przygotowane honorowe miejsce. Imieniem koła miejscowego Z. Z. M. Tarnowskie Góry powitał jubilata i gości kol. *Krawiec*, przewodniczący koła poczem udzielił głosu I-mu wiceprezesowi Związku i Prezesowi Okręgu katowickiego kol. *Kollochowi*. Kol. *Kolloch* w dłuższem przemówieniu złożył jubilatowi gratulacje imieniem Prezydjum Związku oraz Okręgu katowickiego Z. Z. M., uwydatnił jego zasługi dla polskości Górnego-Śląska w czasie plebiscytu oraz jego niestrudzoną pracę dla dobra, rozwoju i organizacji polskiego kolejnictwa w Dyr. katowickiej. Mówca stawia czcigodnego jubilata za wzór godny

naśladowania dla p. przełożonych i naczelników.. Za sprawiedliwość, za ludzkie postępowanie maszyniści umieją być wdzięczni. Przełożonego swego, a dzisiejszego jubilata otaczają czcią i miłością, jako kierownika i nauczyciela, jako człowieka sprawiedliwego i godnego szacunku wreszcie jako swojego kolegę z organizacji. Władze winny pozbyć się czemprędzej wszelkich uprzedzeń i niechęci do maszynistów i do ich związku zrozumieć jednak, że związek przed krzywdą bronić się będzie i musi. Wreszcie mówca zwraca się do gości zagranicznych wzywając ich, aby na podstawie zaobserwowanych przez siebie naocznych faktów dali świadectwo prawdzie o polskich kolejach i polskich maszynistach, aby stwierdzili, że kolejnictwo polskie i maszyniści polscy w niczem nie ustępują swoim zagranicznym kolegom, że są gotowi wspólnie z nimi pracować dla dobra i postępu ludzkości, że jednak jako wierni i prawi synowie swojej Ojczyzny gotowi są bronić jej całości i niepodległości przeciwko wszelkim zamachom i uroszczeniom.

Mówca zwraca się wreszcie do żony, matki i rodziny jubilata, składając jej gratulacje. W imieniu katowickiego okręgu Z. Z. M. doręczył kol. Kolloch jubilatowi artystycznie wykonany dyplom.

Imieniem D. K. P. Katowice składał jubilatowi życzenia p. inż. Stolarczyk i imieniem Urzędu Maszynowego Tarnowskie Góry p. inż. Ateński, imieniem zaś urzedników administracji pp. st. inspektor Piontek i p. Krzykała. Na przemówienia odpowiedział wzruszony jubilat.

Pod adresem jubilata nadeszło przeszło 60 depesz i listów gratulacyjnych, między innymi od Prezydjum Związku, p. Prezesa Dyr. Kat., od kół miejsc. Z. Z. M. oraz od licznych przyjaciół i znajomych. Jubilat otrzymał również cenne upominki.

Po zakończeniu uroczystości odbyła się zabawa taneczna, która w miłym nastroju przeciągnęła się aż do rana.

Żądamy sprawiedliwości. W dniu 19 września b. r. wydarzył się następujący wypadek:

Maszynista parowozowni Lublin, Władysław *Sozański*, otrzymał polecenie dokonania próbnej jazdy parowozem serji Ok. 1 Nr. 211, oddanym świeżo do użytku po ukończeniu t. zw. średniego remontu. Wraz z p. *Sozańskim* znajdowali się na parowozie rewizor W-łu II-go Mechanicznego Dyrekcji radomskiej *Kościukiewicz*, majster parowozowy *Higersberger*, majster kanałowy *Olszewski*, maszynista *Drzewiński*, oraz egzaminowani pomocnicy masz. *Trzciński* i *Palka*, którzy mieli za zadanie zbadać należyte wykonanie remontu i upewnić się o dobrym stanie naprawionego parowozu. Jazda miała się odbyć na przestrzeni Lublin — Motycz.

Maszynista *Sozański* prowadził parowóz i dojechał bez wypadku do stacji Motycz. Po otrzymaniu przepisanego zezwolenia na jazdę powrotną, *Sozański* przygotowywał się do wyruszenia w drogę powrotną. Wówczas rewizor *Kościukiewicz*, w obecności wszystkich wymienionych powyżej uczestników próbnej jazdy, zwrócił się do *Sozańskiego* z uwagą, iż jego zdaniem, jazda odbywała się w tempie zbyt wolnem, twierdził, iż tak się nie jeździ, oraz obiecał zademonstrować jazdę należytą. W tym celu *polecił* maszyniście *Sozańskiemu* usunąć się od kierownika i sam objął kierownictwo parowozem. Istotnie, parowóz, prowadzony przez p. *Kościukiewicza* rozwinął szybkość do około 90 klm. na godzinę. Maszynista *Sozański* zwrócił p. *Kościukiewiczowi* uwagę, iż na 68-mym kilometrze, według rozkazu jazdy, należy szybkość zmniejszyć do 5 klm. na godzinę, oraz iż należy wziąć pilota.

Jednakże parowóz, kierowany rewizorską ręką, pędził na oślep, a krytyczny 68 km. przebył, mimo ostrzeżeń z niezmniejszoną szybkością. Skoro p. *Kościukiewicz* zbliżył się z rekordową szybkością do zamkniętej na „stój" tarczy ostrzegawczej, współuczestnicy jazdy zwrócili uwagę p. rewizora na sygnał oraz na niebezpieczeństwo katastrofy. Pan rewizor nieprędko się zorjentował. Skoro jednak zauważył, iż wjeżdża na stojący na stacji tabor, począł rozpaczliwym głosem wołać o ratunek i wzywać maszynistę Sorańskiego, aby zatrzymał parowóz, **gdyż on tego uczynić nie może i nie umie.** Maszynista Sorański zajął miejsce p. rewizora, natychmiast uruchomił hamulec i dał przeciwparę, jednak już było zapóźno. Parowóz skończył swą kawalerską jazdę, uderzając z siłą w wagony. Maszynista i pomocnik pozostali na parowozie do ostatniej chwili. P. rewizor zaś, sprowadzony z parowozu, jęczał i ubolewał i pytał sam siebie, jak to się mogło stać, że on, rewizor, coś podobnego zrobił.

Dotąd wszystko w porządku. Ciąg dalszy jednak wygląda *nader podejrzanie*. Oto w wyniku dochodzeń służbowych, które widocznie bardzo dziwnymi drogami chodziły, maszynista *Sozański* został *zawieszony w czynnościach służbowych*, p. rewizor zaś pełni nadal służbę, choć niewątpliwem jest, iż on tutaj jedynie i wyłącznie winę ponosi. Z niesłychanem zdziwieniem przyjęliśmy tę wiadomość i z oburzeniem ją podkreślamy i podajemy do wiadomości publicznej. Ponoć D. K. P. w Radomiu nie wie, co z tą sprawą ma począć. Otrzymaliśmy wiadomość, iż rezultaty dochodzeń przesłano do M. K., celem uzyskania decyzji co do oddania sprawy przed Komisję dyscyplinarną. Z uwagą będziemy śledzili przebieg tej sprawy i ciekawością wyczekujemy na decyzje Ministerstwa. Pomni na to, iż maszynistów karze się za takie wypadki bez miary i miłosierdzia, nie zawahamy się rzucić na szalę całej powagi Związku, gdyby sprawa ta została przez urzędowe wykręty rozstrzygnięta wbrew oczywistej słuszności. Równą miarką dla wszystkich. Także i p. rewizorowie karom podlegają. Niewinnego maszynistę ukarać nie pozwolimy. Gdyby zaś uznano za wskazane p. rewizora uwolnić, zapamiętamy to na przyszłość, jako dobry znak dla maszynistów. Nie może być wyjątków. Albo równa surowość, albo równa pobłażliwość. Właściwym organom przypominamy § 33 instrukcji Nr. 5, który ustala odpowiedzialność w tym wypadku.

Czekamy, aby sprawiedliwości stało się zadość.

2 maszynistów na parowozie. Liczne wypadki na kolejach francuskich spowodowały francuskiego ministra komunikacji do wydania rozporządzenia, mocą którego na parowozach, przebywających duże przestrzenie ze zwiększoną szybkością, winien pełnić służbę obok maszynisty i palacza *jeszcze jeden maszynista*. Drugi maszynista ma za zadanie nadzorować stale szybkość parowozu i zwracać baczną uwagę na niebezpieczne miejsca linji jak na przejazdy, skrzyżowania, krzywizny i t. d. Zwłaszcza winien on zwracać uwagę na sygnalizację poza tem zaś winien objąć funkcję maszynisty, obsługującego parowóz natychmiast skoro tylko tamtemu zdarzy się jakiś wpadek lub niedyspozycja.

Czyżby znowu p. Landsberg? Pojawiły się w prasie niezaprzeczone dotąd pogłoski, iż p. inż. Dobrzycki, Prezes D. K. P. w Poznaniu zamierza ustąpić ze swojego stanowiska oraz iż na jego miejsce ma być powołany znany *satrapa - aferzysta wileński, p. Landsberg*. Dziwi nas bardzo jak mogły szanujące się pisma podać taką wiadomość. Naszem zdaniem po wszystkiem, co P. Ladsberg uczynił *powrót jego na jakiekolwiek stanowisko w służbie państwowej jest niemożliwy*. Mianowanie p. Ladsberga byłoby policzkiem i prowokacją dla pracowników. Czekamy oficjalnego zaprzeczenia z M. K.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.